VIII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Kultury Fizycznej, Sportu i Turystyki**
(nr 46)
z dnia 20 października 2016 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Kultury Fizycznej, Sportu i Turystyki (nr 46)

20 października 2016 r.

Komisja Kultury Fizycznej, Sportu i Turystyki, obradująca pod przewodnictwem posła **Ireneusza Rasia (PO)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację na temat działalności Polskiego Związku Motorowego oraz planach działalności w najbliższej przyszłości.

W posiedzeniu udział wzięli: **Wojciech Kudlik** zastępca dyrektora Departamentu Sportu Wyczynowego Ministerstwa Sportu i Turystyki, **Andrzej Witkowski** prezes Polskiego Związku Motorowego wraz ze współpracownikami, **Tomasz Kosior** przedstawiciel sieci eksperckiej „Lepsza Polska" partii Nowoczesna oraz **Robert Dowhan** senator.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Krzysztof Majer** i **Artur Zaniewski** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Ireneusz Raś (PO):

Szanowni państwo, zgodnie z listą obecności stwierdzam kworum i otwieram posiedzenie Komisji Kultury Fizycznej, Sportu i Turystyki.

Na wstępie, w imieniu pań i panów posłów, chciałem serdecznie powitać zaproszonych gości. W dniu dzisiejszym pana ministra reprezentuje pan dyrektor Kudlik. Dziękujemy za obecność. Witamy też pana prezesa Polskiego Związku Motorowego Andrzeja Witkowskiego, któremu towarzyszą wiceprezesi. Witam również senatora Roberta Dowhana, legendarnego, już można rzec, prezesa Falubazu Zielona Góra.

Poseł Jakub Rutnicki (PO):

Pan senator się zgadza…

Przewodniczący poseł Ireneusz Raś (PO):

To klub żużlowy.

Byliśmy ostatnio z wizytacją w województwie lubuskim i w Zielonej Górze, rzeczywiście, w centrum miasta wszyscy tak uważają. Powtarzam jedynie zasłyszane opinie. W Zielonej Górze mówili, że jak pan prezes Dowhan przestał być prezesem od razu wyniki sportowe poszły w dół. Życzymy panu prezesowi wielu lat pracy w Falubazie i dobrej współpracy z Polskim Związkiem Motorowym.

Po przywitaniu gości chciałbym zapytać panów posłów (nie ma pani poseł), czy mają uwagi odnośnie do porządku dziennego? Zgodnie z planem pracy przewidujemy informację na temat działalności Polskiego Związku Motorowego oraz o planach działalności w najbliższej przyszłości. Czy są uwagi do porządku dziennego?

Nie słyszę. Stwierdzam, że został przyjęty przez Wysoką Komisję.

Stwierdzam również, że – wobec braku zastrzeżeń do protokołów z poprzednich posiedzeń – uznaję je za przyjęte. Po tym stwierdzeniu chce oddać głos panu dyrektorowi Kudlikowi.

Proszę o wstęp a następnie poproszę o informację pana prezesa.

Zastępca dyrektora Departamentu Sportu Wyczynowego Ministerstwa Sportu i Turystyki Wojciech Kudlik:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, informacja, którą przekazaliśmy została sporządzona na podstawie dokumentacji przygotowanej przez Polski Związek Motorowy. Może w skrócie nakreślę najistotniejsze kwestie. Myślę, że pan prezes i członkowie zarządu

Polskiego Związku Motorowego uzupełnią szczegóły. Materiał jest dość dokładny i myślę, że państwo posłowie się z nim zapoznali.

Polski Związek Motorowy jest związkiem stowarzyszeń działającym w oparciu o ustawę – Prawo o stowarzyszeniach oraz ustawę o sporcie. W dziedzinie sportów motorowych pełni rolę polskiego związku sportowego. Polski Związek Motorowy tworzą automobilkluby, kluby motocyklowe, żużlowe, kartingowe oraz turystyczne. Związek funkcjonuje na podstawie statutu uchwalonego w 1991 roku, z późniejszymi zmianami. Aktualna kadencja nowych władz rozpoczęła się w roku 2015, podczas posiedzenia krajowego zjazdu delegatów w czerwcu. Prezesem jest pan Andrzej Witkowski.

Podczas tego zjazdu statut PZM został dostosowany do wymogów określonych w ustawie o sporcie z dnia 26 czerwca 2010 roku. Polski Związek Motorowy jest zarejestrowany w KRS i działa w sportach samochodowych, motocyklowych, kartingowych i żużlowych. Oprócz tego, w statucie, w § 8, zapisano następujące cele: krzewienie wśród w społeczeństwa wiedzy i kultury motoryzacyjnej, działania na rzecz podnoszenia bezpieczeństwa na drogach, rozwój krajowej i zagranicznej turystyki motorowej i karawaningowej, ochrona zabytków i tradycji motoryzacji, w szczególności zabytkowych pojazdów mechanicznych, ochrona praw i interesów zmotoryzowanych.

Polski Związek Motorowy jest jednym z najstarszych członków organizacji międzynarodowych, wszystkie z nich są wymienione w przedstawionym materiale. Trzeba również podkreślić, że przedstawiciele Polskiego Związku Motorowego od lat pełnią ważne i odpowiedzialne funkcje w tych organizacjach. Pan prezes Andrzej Witkowski aktualnie pełni funkcję wiceprezesa Międzynarodowej Federacji Motocyklowej.

Członkami Polskiego Związku Motorowego jest 418 klubów i automobilklubów, które zrzeszają ponad 30 tys. osób, które regularnie opłacają składki członkowskie. Tę rzeszę powiększa ponadto ponad 100 tys. sympatyków i wolontariuszy. W roku 2015 PZM zorganizował, wspólnie z klubami, ponad 3 tys. imprez turystycznych i sportowych, w tym mistrzostwa świata i Europy w kilku konkurencjach sportów motorowych. Polski Związek Motorowy w roku 2015 wydał ponad 3100 licencji zawodniczych oraz ponad 5100 licencji dla osób funkcyjnych, a więc sędziów, kierowników zawodów, trenerów i instruktorów.

Struktura organizacyjna Polskiego Związku Motorowego to 16 zarządów okręgowych, główne komisje, zespoły, które – zgodnie z regulaminem – odpowiadają za realizację poszczególnych zadań związku. Są one realizowane, jeśli chodzi o sport motorowy, w sportach: samochodowych, motocyklowych, kartingowych, żużlowych. W materiale podaliśmy różne liczby, które charakteryzują te działania. Jest też informacja o najważniejszych imprezach, które się odbyły i jakie są planowane do rozegrania. Dość obszerna informacja dotyczy sportu żużlowego, jako jednego z najbardziej popularnych sportów motorowych w Polsce. Rozgrywane są zawody cyklu Grand Prix. W tym roku odbyły się trzy takie imprezy w Polsce.

Z pozycji Ministerstwa Sportu i Turystyki bardzo istotne jest, że w przyszłym roku we Wrocławiu odbędą się światowe igrzyska The World Games, w których – zaproszonym sportem – jest żużel. Aktualnie odbywa się remont i modernizacja Stadionu Olimpijskiego we Wrocławiu, na którym te zawody zostaną przeprowadzone. W tym turnieju wystartuje siedem najlepszych par żużlowych z całego świata, w tym reprezentacja Polski.

Jeżeli chodzi o dofinansowanie działań PZM z budżetu państwa, w latach 2010-2016 były to kwoty, które wynosiły ponad 650 tys. zł (w roku 2016 było to 735 tys. zł). To były dotacje przeznaczone były na działania statutowe związku. Na rok 2017 nie mamy jeszcze zatwierdzonej konkretnej kwoty przez ministra, ale myślę że będzie porównywalna do tej, jaka była w roku bieżącym. Warto jeszcze wspomnieć, że w latach 2015-2016 PZM otrzymywał ze środków Ministerstwa Sportu i Turystyki dofinansowanie na organizację imprez mistrzowskich w Polsce. W roku 2015 było to Grand Prix Polski na żużlu – kwota 300 tys. zł i 72. Rajd Polski – kwota ponad 580 tys. zł. W roku bieżącym dofinansowane również zostało Grand Prix Polski na żużlu kwotą 300 tys. zł i 73. Rajd Polski w Mikołajkach, jaki dofinansowano kwotą 360 tys. zł.

Myślę, że na temat przewidywanych kierunków rozwoju i różne inne szczegóły najlepiej przekażą panowie z PZM.

Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Ireneusz Raś (PO):

Dziękuję panu dyrektorowi.

Teraz głos ma pan prezes, bardzo proszę.

Prezes Polskiego Związku Motorowego Andrzej Witkowski:

Panie przewodniczący, szanowna Komisjo, po pierwsze – chciałbym podziękować za to, że Komisja Kultury Fizycznej, Sportu i Turystyki w nowej kadencji zaprosiła Polski Związek Motorowy i dała mu możliwość przedstawienia materiałów dotyczących kierunków działań na najbliższe cztery lata.

Kolejny raz stajemy przed Komisją i muszę powiedzieć, że problemy z którymi się spotykamy, dzięki wsparciu Komisji, są coraz łatwiejsze do rozwiązania.

Co jest charakterystyczne dla sportów motorowych? Nie upominamy się o to, aby były to sporty masowe, bo z racji swej istoty nie mogą nimi być. Przyjęliśmy zasadę, że dla nas pierwszym krokiem wprowadzającym w sporty motorowe jest karting. Traktujemy go jako sport dzieci i młodzieży. Od paru lat prowadzone w tym zakresie jest w szkołach współzawodnictwo. To prawidłowy kierunek. W dniu 16 września w Słomczynie oddany został tor kartingowy z prawdziwego zdarzenia, odpowiadający normom międzynarodowym. Na jego bazie chcemy zbudować akademię kartingową. Uważamy, że – z jednej strony – jest to sport, a z drugiej – metoda wychowania młodzieży. Dobra współpraca ze środowiskiem oświatowym jest dla nas niezbędna.

Druga kwestia to przejście ze sportu kartingowego, z którego się wyrasta, idzie się do sportów samochodowych i wyścigów. Sprawy samochodowe przynoszą nam dwa problemy. Pierwszy to to, że te dyscypliny są bardzo drogie i zawodnicy w nich startujący muszą sami sobie radzić w poszukiwaniu sponsorów czy też środków własnych na uprawianie sportu. Jako związek sportowy czujemy się odpowiedzialni za organizację Pucharu Polski i mistrzostw Polski.

Chciałbym prosić Wysoką Komisję, gdy już jesteśmy przy sprawach rajdowych, o wsparcie w sprawie nowelizacji ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Polska jest jednym z niewielu krajów, które nie mają uregulowanej definicji wyczynowego sportu samochodowego, wszystkie sąsiednie kraje mają. Z czym się to wiąże? W rajdach samochodowych samochody mają klatki. Każdy policjant może zatrzymać samochód i powiedzieć, że to niezgodnie z przepisami. Cztery lata temu, z poparciem Komisji, zmieniliśmy Prawo o ruchu drogowym, gdy wprowadziliśmy kolce do opon (Kodeks drogowy tego zakazuje) na imprezach sportowych.

Napisaliśmy pismo do ministra Adamczyka i Komisji Transportu i Budownictwa. Przy kolejnej nowelizacji chcielibyśmy, aby Komisja Kultury Fizycznej, Sportu i Turystyki poparła nowelizację poprzez zdefiniowanie, czym jest wyczynowy samochód rajdowy. To nam bardzo pomoże.

Druga sprawa dotyczy spraw imprez i zezwoleń na nie. Często spotykamy się z zarzutami, że jest jakaś dzika impreza, ktoś przeprowadza komercyjną imprezę i ściga się na drogach publicznych. Nic z tym nie mamy wspólnego. Uważamy, że dopuszczenie do imprez sportowych na drogach publicznych powinno odbywać się za zgodą PZM. Jeśli jest to impreza pod naszymi auspicjami, mamy sędziów, kodeks medyczny, techniczny. Niestety, jest bardzo wiele dzikich imprez. Z tego powodu występujemy do ministra infrastruktury o wpisanie zmiany, że imprezy na drogach publicznych mogą odbywać się za zgodą PZM.

Co jest dla nas bardzo istotne i ważne, o czym chciałbym powiedzieć? Polski Związek Motorowy, mimo iż nie reprezentuje dyscyplin olimpijskich, jest członkiem Polskiego Komitetu Olimpijskiego. W czerwcu Minister Skarbu Państwa i Minister Sportu i Turystyki ogłosili dobre praktyki sponsoringowe dla spółek Skarbu Państwa. W tych dyscyplinach, które są wymienione, są dyscypliny olimpijskie. Spotykamy się z sytuacją, gdzie sporty motorowe nie są wymienione przez ministra jako te, które byłyby preferowane czy uzyskały wsparcie ze strony spółek.

Muszę powiedzieć, że odbyłem konkretne rozmowy z prezesem Totalizatora Sportowego na temat Grand Prix w Warszawie. Przez ostatnie dwa lata Totalizator Sportowy był naszym sponsorem. Dobrze byłoby, aby ministerstwo oświadczyło, że sporty moto-

rowe są preferowane. Jestem po rozmowach z prezesem Lotosu i sytuacja jest taka sama. Od czterech lat współpracujemy z Lotosem, który jest sponsorem Rajdu Polski. Z tego powodu, apeluję do Komisji, aby zwróciła się do ministerstwa (jutro rozmawiam z panem ministrem Bańką) o określenie roli i miejsca sportów motorowych w polityce państwa. Ułatwi nam to funkcjonowanie i byłoby to istotne dla spółek Skarbu Państwa.

Jednocześnie, jak wspomniałem, to są imprezy drogie, przykładowo, organizowana na stadionie w Warszawie kosztowała 6 mln zł. Podobnie Rajd Polski. Trzy miliony złotych płacimy promotorom i za wpisy do kalendarza. Organizacje międzynarodowe FIA i FIM biorą bardzo dużo pieniędzy za możliwość organizowania zawodów rangi mistrzostw świata. Mają bardzo wielu chętnych. Trudno uwierzyć, ale musimy zapłacić 3 mln zł, jeśli chcemy być organizatorem imprez rangi mistrzostw świata w samochodach czy motocyklach.

Dla nas istotna jest (jeśli szanowna Komisja pochyliłaby się nad tym tematem) szybka reakcja, jeszcze w tym roku. Pracujemy obecnie nad budżetem, podobnie spółki Skarbu Państwa. Chodzi o to, aby było wiadomo, że możemy ubiegać się o środki i rozmawiać z tymi spółkami.

Kolejna kwestia dotyczy sportów motocyklowych. Mamy problem, głównym kłopotem jest znalezienie terenów, które będą dopuszczone do odbywania zawodów z dwóch powodów – hałasu, czyli ochrony środowiska oraz niewpuszczania nas do lasów. Występowaliśmy z postulatem w ubiegłej kadencji do Ministerstwa Środowiska o to, aby w każdym województwie zostało wyznaczone co najmniej jedno miejsce dla popularnych imprez w sportach motocyklowych. Jeśli zakazujemy tego ludziom, wjeżdżają nielegalnie do lasu i wszystko idzie potem na koszt PZM czy sportów motocyklowych, że niszczymy środowisko. Nie ma jednocześnie możliwości wskazania miejsca, gdzie takie imprezy mogłyby się odbywać. To dla nas bardzo ważny wniosek, aby w każdym województwie wyznaczono miejsce na odbywanie zawodów.

Sprawa związana z problemami przygotowania sportu na najwyższym poziomie. Z przykrością, jako Polski Związek Motorowy, stwierdzamy, że od wielu lat postulujemy o stworzenie w Polsce narodowego centrum sportów motorowych. Obecnie mamy jeden tor w Poznaniu, który ma nieuregulowane sprawy własnościowe i grozi mu zamknięcie. Jesteśmy jedynym krajem w okolicy, który nie ma torów do wyścigów samochodowych i motocyklowych. Czesi mają dwa – w Moście i w Brnie, Słowacy zbudowali Slovakiaring dziewięć lat temu, Węgrzy mają trzy – Hungaroring, Balatonring oraz Pannónia-Ring. Sprawa spada regularnie z porządku dziennego.

Kilka dni temu w Gdańsku pokazano nam teren, który ma 190 ha, wart jest zagospodarowania, jako narodowe centrum sportów motorowych. Chodzi o wpisanie go do zadań o znaczeniu strategicznym przez ministra i stworzenie tego centrum w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego. Bez takiego toru z prawdziwego zdarzenia, każdy sport motorowy – samochodowy, kartingowy, motocyklowy – jest praktycznie niemożliwy.

Na zakończenie opowiem o sprawie, o której mówił pan dyrektor, czyli The World Games. Mogę nieskromnie powiedzieć, że zasługą PZM było przekonanie Międzynarodowej Federacji Motocyklowej, aby imprezą zaproszoną był żużel a nie np. trial, jak to miało miejsce w 2005 roku w Duisburgu. Jednocześnie jest to dla nas ogromna szansa na modernizację Stadionu Olimpijskiego we Wrocławiu, bo to był warunek *sine qua non*. Dzięki temu mamy okazję pokazać jak popularny w Polsce jest żużel i jak świetna jest nasza infrastruktura. W tym roku rozpocznie się budowa stadionu żużlowego w Łodzi. Został zmodernizowany… Zielona Góra, Gorzów, Toruń, mamy największą liczbę torów żużlowych w Europie, które posiadają homologację. Myślę, że przykład infrastruktury żużlowej powinien być dobry dla stworzenia narodowego centrum sportów motorowych.

Nie przesądzamy, gdzie to miałoby być, ale myślę że bez inspiracji ze strony ministerstwa nie będzie możliwe stworzenie tego rodzaju bazy, która dałaby szanse, aby nasi zawodnicy mogli w kraju startować w najważniejszych imprezach sportów samochodowych, motocyklowych czy też kartingowych.

Mam prośbę w zakresie trzech spraw:

– nowelizacji Kodeksu drogowego w zakresie samochodów rajdowych, wyczynowych i imprez, które są dzikimi;

– praktyk sponsoringowych spółek Skarbu Państwa o określenie przez ministerstwo jak możemy być postrzegani; rozważenia uwzględnienia narodowego centrum sportów motorowych w strategicznych inwestycjach planowanych przez Ministerstwo Sportu i Turystyki.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Ireneusz Raś (PO):

Dziękuję, panie prezesie, za bardzo syntetyczną i konkretną wypowiedź pokazującą braki i wszystkie uwarunkowania. W materiałach z ministerstwa można to znaleźć.

Otwieram dyskusję i zachęcam państwa posłów do zadawania pytań.

Bardzo proszę, wypowie się pani poseł Małgorzata Niemczyk.

Poseł Małgorzata Niemczyk (PO):

Dziękuję bardzo.

Chciałabym zadać pytanie w odniesieniu do poruszonej przez pana ostatniej kwestii – jednego wyznaczonego miejsca w każdym województwie. Pragnę zapytać, jak pan widzi takie jedno miejsce? W mojej ocenie to trudne i skomplikowane. Najprościej byłoby poprosić Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi, aby wyznaczyło tereny w ramach Skarbu Państwa, bo tak to jedna gmina będzie przerzucać na kolejną. Nikt z użytkowników nie będzie też chciał jechać 100 km z jednego końca województwa na drugi, aby dewastować wyznaczony teren. Będą szukali czegoś gdzieś w okolicy, gdzie są fajne górki. Marszałek województwa nie dysponuje tak naprawdę tego typu terenami, podobnie wojewoda.

Ewentualnie, od strony technicznej, jak pan to widzi, proszę o rozszerzenie tematu. To dobra idea, bo ważne, aby te wyścigi odbywały się na terenie zamkniętym, zorganizowanym, w wyznaczonych miejscach, wtedy użytkownicy innych przestrzeni nie są zagrożeni wyskakującym nagle zza górki motocyklem.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Ireneusz Raś (PO):

Sądzę, że pan prezes nie myślał o Ministrze Rolnictwa i Rozwoju Wsi, ale o właścicielu, który zarządza tym w imieniu państwa, czyli o Lasach Państwowych. Trzeba z nimi prowadzić bardziej konkretny dialog. Muszą być propozycje ze strony związku. Inaczej się tego zrobić nie da. Musi być rozeznanie, które szlaki w lasach nadają się na tego typu miejsce do treningu. Będą pewne uwarunkowania, które będzie trzeba utrzeć w dyskusji.

Mam propozycję.

Uwagi pana prezesa są bardzo konkretne, moglibyśmy to ująć w dezyderacie, ale może on dotyczyć tego ostatniego punktu, jeśli chodzi o budowę narodowego centrum motorowego, czyli toru do wyścigów samochodowych. Możemy w formie opinii wysłać to do pana ministra po zakończeniu obrad Komisji.

Jeśli chodzi o sprawy związane z lasami i przygotowanie nowelizacji Prawa o ruchu drogowym, widzę możliwość realizacji tych uwag w postaci spotkania prezydium z ministrem infrastruktury oraz ministrem środowiska i dyrektorem Lasów Państwowych, z udziałem pana prezesa, w parlamencie, aby porozmawiać o tym wszystkim. Wyjdą nam wtedy z drugiej strony wszystkie uwagi. Komisja Kultury Fizycznej, Sportu i Turystyki, jeśli będzie to zasadne, w kwestiach wymagających nowelizacji może wyjść z inicjatywą punktową. Taki charakter mają te zmiany, więc tego nie wykluczam, ale wcześniej powinniśmy kontynuować dyskusję w mniejszym gronie o tym co jest możliwe a co – niemożliwe.

Jeśli uznają państwo, że to dobry kierunek, tak moglibyśmy te wnioski potraktować.

Zaraz pan prezes odpowie pani poseł Niemczyk, teraz głos zabierze pan przewodniczący Falfus.

Poseł Jacek Falfus (PiS):

Chciałem zadać pytanie w odniesieniu do Lasów Państwowych.

Pan prezes mówił, że jeśli chodzi o wyznaczenie terenów, są problemy. Dla jakich dyscyplin to ma być? Enduro, motocross? Są nowe dyscypliny? Są też quady. To temat dość szeroki. Wjazd do lasu jest dość utrudniony.

Rozmawiałem już kiedyś z leśnikami, z panem Szablą w Katowicach. Dostrzega on ten problem, ale też uważa, że powinno być wiele obostrzeń, jeśli chodzi o funkcjonowanie takiego rozwiązania. Jakie dyscypliny należałoby w tym lesie ulokować i na jakich terenach? Jeśli potrzeba jest droga, szlak, trzeba by od początku robić wyręb, aby przeprowadzić szlak, oznakować i zabezpieczyć. Jest jeszcze wiele innych powodów.

Jak pan to widzi, jak wprowadzić sport motorowy do lasów?

Przewodniczący poseł Ireneusz Raś (PO):

Ktoś jeszcze z państwa?

Pan poseł Rutnicki.

Poseł Jakub Rutnicki (PO):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący.

Kontynuując ten wątek: czy mamy jakieś dobre przykłady z państw europejskich, jeśli chodzi o możliwości poruszania się po lasach?

Myślę, że to temat bardzo trudny. Negocjacje z Lasami Państwowymi mogą być niełatwe. Być może takie nieużytki jak obszary zdegradowane, żwirownie, jakieś odkrywki, byłyby lepszym pomysłem.

Jestem posłem z okręgu pilskiego. W Obornikach mamy wspaniały tor motocrossowy. To przepiękne miejsce, które kiedyś było żwirownią a teraz jest lokalizacją, gdzie sporty motocrossowe mogą wspaniale się rozwijać. Jeżeli chodzi o las *stricte*, wyobraźmy sobie, czy to jest możliwe szanowni państwo: idą grzybiarze a tu przejeżdżają osoby na quadach. Bardziej szukałbym miejsc postindustrialnych.

Chciałem też poruszyć absolutnie kluczowy temat, który poruszył pan prezes związku, jeśli chodzi o nową politykę Skarbu Państwa w zakresie wspierania przez państwowe spółki sportów olimpijskich. Jeśli myślimy o Rajdzie Polski i kilku innych ważnych wydarzeniach, jak „Żużel na Narodowym", kiedyś mieliśmy problemy, ale wszystko udało się rozwiązać. To imprezy niespotykane na skalę europejską i światową, dzięki którym możemy budować markę Stadionu Narodowego czy też promować nasze piękne miejsca.

Zastanawiam się, panie przewodniczący, czy ewentualnie w tym dezyderacie nie powinniśmy zwrócić się do odpowiednich ministerstw, aby sporty motorowe były objęte wsparciem naszych największych spółek jak Lotos czy Orlen.

Wszystko się zgadza, Orlen może promować naszych wspaniałych lekkoatletów, ale – jeśli chodzi o sporty motorowe – tego typu firmy powinny je wspomagać.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Ireneusz Raś (PO):

Dziękuję.

Bardzo proszę, pan przewodniczący Falfus, jeszcze raz.

Poseł Jacek Falfus (PiS):

Czasem na pierwszy rzut oka wydaje się nam, że mamy w naszym obszarze działania tereny, które pasowałyby na jakieś wyścigi motocrossowe czy inne. Na pierwszy rzut oka to łatwe, ale później mamy wiele kłopotów, aby to zrealizować.

Mam taki przypadek. W mojej gminie chciałem wykorzystać stare wyrobiska i hałdy kopalni odkrywkowej – kamieniołomu. Na hałdach były takie trakcje, że nie zezwalały na motocross. Przy mocnym gazowaniu motocykla spod jego tylnych kół wyrywał się materiał, który mógł czasem nawet zabić następnego zawodnika, takie miałem ekspertyzy. Wydawało się, że sprawa jest prosta, ale jest dość trudna.

To, co zaproponował pan przewodniczący, abyśmy porozmawiali w kontekście tych kilku ministerstw, gdzie te sprawy się nakładają, jest słuszne. Najpierw, oczywiście, w ramach poszerzonego prezydium a później zakończylibyśmy to obradami Komisji. Moim zdaniem, to bardzo dobry pomysł. Nie chcielibyśmy jednak chyba uniknąć określenia roli i miejsca sportów motorowych w Polsce w kontekście finansowania. Oczywiście, decydującą rolę będzie miał Minister Sportu i Turystyki, ale nie tylko. Na pewno te sprawy można w jakiś sposób popchnąć do przodu.

Jeśli chodzi o finansowanie w sportach motorowych, rzeczywiście spółki Skarbu Państwa są ukierunkowane przez Ministra Sportu i Turystyki na konkretne dyscypliny,

które dla nas są sztandarowe w kontekście zawodów olimpijskich. Mamy jednak jeszcze wiele popularnych sportów, które wymagają wsparcia i oprócz popularności przynoszą dobre wyniki sportowe. Żużel przecież rozwija się wspaniale. Inne przykłady również mogłyby być podane.

Myślę, że takie spotkanie prezydium w odniesieniu do tematu obrad dzisiejszej Komisji moglibyśmy w przyszłym miesiącu zorganizować. To byłoby spotkanie z ministrami, o których wspomniał pan przewodniczący. Oprócz finansowania mamy parę innych problemów, które dziś wyartykułował nam pan prezes.

Przewodniczący poseł Ireneusz Raś (PO):

Panie prezesie, nie mamy świadomości, jak taki tor treningowy, pod zawody dla dzieciaków, motocrossowy, czy inny powinien wyglądać, jaki teren jest potrzebny, jaki powinien być profil trasy.

To są wszystkie elementy, które później determinują szukanie takich miejsc poprzez np. zgłoszenia z samorządów. Państwo tym nie dysponuje. Samorządy również mogą być partnerem. Moglibyśmy wysłać list do marszałków czy prezydentów z zapytaniem, czy są zainteresowani. Jest wiele terenów niezagospodarowanych, albo takich, które trzeba by rekultywować. To mogłoby być ciekawe połączenie – z jednej strony rekultywacja, z drugiej sport. Jest to klucz do myślenia perspektywicznego, aby wejść bez konfliktów i mieć to.

Pan poseł Kucharski po raz pierwszy, pani poseł Niemczyk po raz drugi, po pośle Kucharskim.

Poseł Tomasz Kucharski (PO):

Panie prezesie, chciałem zapytać, czy kiedykolwiek jakiś organizator, stowarzyszenie, które chciało budować tor motocrossowy, zwracało się o pomoc finansową przy tworzeniu tzw. mapy hałasu?

Zdaje mi się, że – oprócz znalezienia terenu – to największy problem dla mieszkańców, którzy są w niedużej odległości.

Czy ktokolwiek się zgłaszał, i czy byliby w stanie państwo im pomóc?

Przewodniczący poseł Ireneusz Raś (PO):

Dziękuję.

Głos ma pani poseł Niemczyk.

Poseł Małgorzata Niemczyk (PO):

Chciałabym na zakończenie poruszyć osobny temat – wyścigów, które odbywają się nielegalnie, będą się odbywały. Jeśli będą liczne spotkania z władzami miast i samorządami oraz innymi resortami, może warto byłoby poszukać w miastach terenów, gdzie w niedzielę od godziny 10 do 11 będą mogli wszyscy sprawdzić prywatnie swoje samochody i motory, które rasują w swoich garażach?

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Ireneusz Raś (PO):

Pan poseł Rutnicki jeszcze i potem odpowiedzi.

Poseł Jakub Rutnicki (PO):

Chciałem zapytać jeszcze pana prezesa o ten duży, ambitny projekt w związku z budową toru, gdzie moglibyśmy organizować wielkie wydarzenia światowe i europejskie.

Oczywiście, jako poseł z Wielkopolski chciałbym, aby był to tor w Poznaniu. Zdaję sobie sprawę, że jest to jedyny taki tor. Potrzeba oczywiście jeszcze wiele nakładów. Mam wrażenie, że od naszego ostatniego spotkania w tych kwestiach nic się nie zmieniło. Wtedy konkretnie rozmawialiśmy o Gdańsku i poważnej inwestycji na 300 mln zł. Proszę mnie poprawić, jeśli się mylę, o tyle chcieliście aplikować. Czy kwestia Gdańska nadal jest rozpatrywana? Jak wygląda realny montaż finansowy? To sprawa kluczowa.

Trzeba jasno powiedzieć, że tego typu inwestycja i miejsce to świetne narzędzie promocji Polski i polskich marek. Czy od tego czasu sprawy się posunęły, czy nadal kwestia Gdańska jest kluczowa? Tam pojawiły się konkretne grunty. Zdajemy sobie sprawę, że nie chodzi tam o 10-20 ha, ale dziesiątki czy też setki, pod inwestycję.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Ireneusz Raś (PO):

Oddaję głos panu prezesowi.

Prezes Polskiego Związku Motorowego Andrzej Witkowski:

Panie przewodniczący, szanowna Komisjo, dziękuję za pytania, postaram się je usystematyzować.

Zaczniemy od doprowadzenia do wyznaczenia w każdym województwie terenów do uprawiania sportów motorowych. Mamy przykładowo podpisaną umowę z Ministerstwem Obrony Narodowej. Jest ogromna liczba poligonów, z których korzystamy. Przykładem jest najbardziej popularna dyscyplina cross country. Nieważne, czy to samochody, czy motocykle, to sporty terenowe. Obecnie sytuacja jest taka, że z niektórymi jednostkami, np. w Żaganiu lub Drawsku mamy dogadane, że możemy odbywać zawody a są jednostki, jak np. pod Warszawą, gdzie nie możemy przeskoczyć problemu poligonu, gdzie mogłyby się one odbywać.

Kwestia druga – nieużytki rolne. Nasi działacze mogą w każdym województwie wskazać takie tereny. Odbyło się kilka lat temu spotkanie z przedstawicielami Ministerstwa Środowiska i Rolnictwa i Rozwoju Wsi. Miały za tym pójść działania w postaci zwrócenia się do władz marszałkowskich w województwach, aby znaleźć te tereny. Zgadzam się z panią poseł, że tam, gdzie nie będzie terenów, będą dzikie wyścigi. Nie jesteśmy w stanie temu przeciwdziałać. Chcielibyśmy, aby były trasy dla sportów terenowych – np. nieużytki rolne, żwirowiska lub dostępne w określonych terminach poligony. To dla sportu popularnego.

Jeśli chodzi o tory motocrossowe, mamy to dobrze zorganizowane. Są tereny, które nie wpływają na negatywną opinię dotyczącą głośności. Nasz problem polega na tym, że przykładowo mamy w Lublinie (kto jest z tego miasta, będzie wiedział), przy ulicy Zemborzyckiej tor kartingowy, który funkcjonował przez 32 lata. Odbywały się tam też wyścigi motocyklowe. Nagle zmieniono plan zagospodarowania przestrzennego, zezwolono na budowę domów. Co się stało? Domy zostały wybudowane, zaczęli mierzyć głośność, oczywiście było za głośno. Przez cztery lata karano Polski Związek Motorowy i sprzedaliśmy tor, gdzie nie mogły się odbywać zawody.

Czy my jesteśmy od pilnowania zmian w planach przestrzennego zagospodarowania? Gdy zdecydują się na budownictwo mieszkaniowe, niemożliwe będzie odbywanie zawodów.

Problem toru w Poznaniu jest identyczny. Lotnisko i tor są od czterdziestu lat. Wiadomo było, że nie wolno tam budować. Nagle w planie gospodarowania przestrzennego jest zezwolenie i ludzie są niezadowoleni. Wiedząc, że są tory, ochrona powinna obejmować tego rodzaju obiekty. Polityka państwa się zmienia.

Podam przykład Kwidzynia. Odbywały się tam mistrzostwa świata w enduro. To piękna impreza, która miała miejsce co pięć lat. Zmienił się nadleśniczy, powiedział, że nie wpuszcza. Nikt z nim nie może rozmawiać. Jest państwo w państwie. Musi być tu jednolita polityka państwa, znów to głośno powiem. Dlaczego w Słowacji odbywają się w tym roku mistrzostwa świata, w zeszłym była sześciodniówka w enduro a my nie możemy się przebić, bo pan nadleśniczy powiedział, że nie możemy odbywać zawodów Jeleniej Górze i w Kwidzyniu?

Michał Sikora, wiceprezes, który jest członkiem Komisji Enduro FIM wie, że wszyscy chcą, aby Polska organizowała imprezy. Nie możemy znaleźć jednak terenu, na którym mogłyby odbywać się zawody. To trochę dziwne.

Zadał pan pytanie dotyczące głośności. Nawiążę do przykładu Gdańska, podpisany jest list intencyjny między urzędem miasta, PZM i Gdańską Agencją Rozwoju Gospodarczego. Tam jest 190 ha. Główny problem – opracowano studium głośności. Jest niezgodne z rozporządzeniem Ministra Środowiska. Odnosi się ono jednak do hałasu permanentnego, u nas nie ma takiego, zawody odbywają się raz na jakiś czas. Znów musimy wprowadzać wyjątki i przepisy, że na czas imprezy te normy jej nie dotyczą. Dlatego rozmawiamy i wspieramy władze samorządowe Gdańska, aby to rozporządzenie mogło ulec zmianie i aby na imprezach w tym okresie można było odstąpić od norm i pozwolić na zawody. Z jednej strony chcemy, aby te obiekty były dość blisko. To jest w Gdańsku – 190 ha, uregulowane są sprawy własnościowe, zapisane w planie zagospodarowania

przestrzennego, miejsce niedaleko autostrady. Nagle okazuje się, że otrzymujemy rozporządzanie, które traktuje nas tak, jakby tam odbywały się zawody w sportach motorowych 24 godziny na dobę. Powodują one 96-98 dB, co jest nie do zaakceptowania. Przecież to nie dzieje się codziennie.

Pokazujemy, że są takie miejsca w krajach ościennych i można to uregulować.

Obecnie chcemy wskazania terenów nieużytków w lasach, dla sportu popularnego cross country, aby każdy mógł podnosić swoje umiejętności. Z drugiej obiekty sportowe, motocrossowe, jak w Bielsku Białej, Mysłowicach, wszystkie zostały polikwidowane. Stworzyliśmy teraz obiekt PZM, za pieniądze nasze i unijne, w Cieszynie. To nowy tor motocrossowy za 5 mln zł. Jest za miastem. Nie ma problemu głośności, bo nie ma zabudowy. Jeśli władze samorządowe decydują się na obiekt sportowy, muszą przewidywać, że nie powinno być w rejonie obiektów użyteczności publicznej czy budownictwa mieszkaniowego, bo w sposób naturalny tworzy się sytuacja konfliktowa. Przy takim rozwoju sportów motocyklowych w naszym kraju apeluję, że – jeśli nie stworzymy większej bazy sportowej – to nawet nie dziwmy się, że ludzie ścigają się na drogach nielegalnie. Nie będziemy mieli możliwości nawet powiedzieć, że ktoś kupuje motocykl i chce doskonalić swoje umiejętności.

Proszę dostać się na tor w Poznaniu, jest zajęty od rana do wieczora, bo to jedyny tor. Były jeszcze w Kielcach, Miedzianej Górze, ale droga Łódź-Kielce w 1/3 była publiczna. Trudno zamykać całe miasto, lasy wyrosły i, oczywiście, nie można już odbywać żadnych zawodów.

Kolejna sprawa dotyczy spotkania z prezydium. Wydaje mi się, że byłoby dla nas bardzo pożyteczne, gdyby obecni byli przedstawiciele (nie znam formalnie pracy poszczególnych komisji) komisji infrastruktury w zakresie nowelizacji ustawy o ruchu drogowym. Mówimy o definicji wyczynowego samochodu rajdowego od 12 lat.

Przewodniczący poseł Ireneusz Raś (PO):

Panie prezesie, aby uporządkować, na to spotkanie musicie przynieść swoje propozycje, również rozwiązań prawnych, nawet – jeśli będą kulawe. Przyjdźcie na spotkanie zorganizowane przez prezydium z rozwiązaniami dotyczącymi nowelizacji ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Proszę od razu uwzględnić jak to jest rozwiązane w innych krajach Unii Europejskiej.

Po drugie – czy w innych krajach rzeczywiście jest zgoda federacji motorowych na przeprowadzanie każdej imprezy, czyli narzucane są pewne standardy bezpieczeństwa, oznakowania? Proszę też o propozycję prawną drugiej zmiany.

Po trzecie – przynieście tę wiedzę, jeszcze zweryfikowaną, odnośnie do miejsc, które wasi lokalni przedstawiciele federacji widzieliby, jako dobre do uprawiania sportów motorowych, które nie powinny powodować konfliktów, jeśli chodzi o głośność, spełniając kryteria do treningów czy zawodów. Wsparcie narodowe to kwestia decyzji strategicznej Ministra Sportu i Turystyki, który dopisze was (lub nie) do listy inwestycji strategicznych do realizacji w najbliższych latach.

Oczywiście, w koncepcji macie to zwymiarowane. Gdańsk, samorządowcy, prezydent i marszałek pewnie dookreślili…

Prezes Polskiego Związku Motorowego Andrzej Witkowski:

Mamy koncepcję przygotowaną przez Tilke.

Przewodniczący poseł Ireneusz Raś (PO):

Czy miasto dałoby to w użyczenie?

Prezes Polskiego Związku Motorowego Andrzej Witkowski:

Jako aport rzeczowy – to 200 ha. Chcą to rozpocząć w partnerstwie publiczno-prywatnym…

Przewodniczący poseł Ireneusz Raś (PO):

Rzadko partnerstwo publiczno-prywatne się udaje. Wicepremier Morawiecki powiedział, że trzeba teraz na to postawić, jeśli chodzi o rozwój, możemy to sprawdzić. O tym też byśmy porozmawiali. Byliby obecni przedstawiciele resortów, instytucji państwowych.

Gdy prześlecie te informacje, usiądę z sekretariatem i prezydium i te podmioty, które powinny uczestniczyć w spokojnej rozmowie na spotkaniu, przygotujemy. Będziemy

wtedy wiedzieli, w którym miejscu jesteśmy. Oni po spotkaniu odpiszą, co – według nich – jest możliwe, a co – nie. Będziemy wtedy krok dalej.

To są bardzo konkretne rzeczy. Chodzi o to, abyśmy nie gadali, tylko coś zrobili. Jeszcze raz podkreślę, że jeśli te dwa przepisy spotkają się ze zrozumieniem ze strony ministerstwa infrastruktury w jakimś zakresie i zweryfikujemy wasze propozycje poprzez Biuro Analiz Sejmowych i kancelarię, że są OK, możemy – jako Komisja – podjąć inicjatywę i będzie to początek dyskusji w parlamencie. To będą zmiany punktowe. Nie jest to duży problem, aby czekać i tłumaczyć sprawę od strony Komisji Infrastruktury. Moglibyśmy w tej kadencji podjąć jakąś jedną inicjatywę. Prezydium ze zrozumieniem tę propozycję przyjęło.

Patrzę na posłów, wszyscy są zadowoleni.

Patrzę na pana prezesa, jest uśmiech.

Tak robimy.

Czy jeszcze ktoś chce coś dodać?

Nie. Umówmy się jeszcze na termin, panie prezesie. Kiedy możemy otrzymać od was materiał, aby ruszyć ze spotkaniem?

Prezes Polskiego Związku Motorowego Andrzej Witkowski:

W ciągu czternastu dni.

Przewodniczący poseł Ireneusz Raś (PO):

OK, takie mamy ustalenie.

Bardzo dziękuję.

Głos zabierze jeszcze pan dyrektor, w imieniu pana ministra.

Zastępca dyrektora departamentu w MSiT Wojciech Kudlik:

Panie przewodniczący, jeśli można, chciałem jeszcze wrócić do kwestii sponsorowania sportu przez spółki Skarbu Państwa.

Aby była jasność, dokument o którym mówi pan prezes, jaki dotyczy dobrych praktyk w zakresie prowadzenia działalności sponsoringowej przez spółki z udziałem Skarbu Państwa to dokument, który powstał w Ministerstwie Skarbu Państwa przy wsparciu Ministerstwa Sportu i Turystyki. Ma służyć temu, aby spółki te, gdy planują działania sponsoringowe ukierunkowane na wspieranie polskiego sportu, prowadziły je w sposób otwarty, transparentny i odpowiedzialny, ale również nastawiony na uzyskanie wymiernych efektów ekonomicznych w długofalowej działalności spółki. Sporty olimpijskie zostały przez ministra wskazane jako priorytetowe z uwagi na to, że wiele jest dyscyplin, które nie dopchają się nigdy do sponsora takiego jak spółka Skarbu Państwa, bo nie są medialne.

Wiadomo, że gry zespołowe, piłka nożna, koszykówka, nie muszą prosić nikogo o wsparcie. Chodziło o to, aby ministerstwo było pomostem między spółkami a związkami. Przyjęliśmy wnioski od związków olimpijskich, aby rozpoznać ich potrzeby. Minister udzielił rekomendacji jedenastu związkom. Jaka będzie dalsza droga tych wniosków na linii spółka-związek jest do ustalenia pomiędzy tymi dwoma podmiotami. Rola ministra kończy się w momencie przekazania rekomendacji co do włączenia się spółki w finansowanie. Każda spółka sama może decydować o tym, jakie działania sponsoringowe chce podejmować w kontekście efektu ekonomicznego, który chce uzyskać. To nie zamyka drogi do tego, aby spółki mogły działać w sposób taki, jak poprzednio, czyli np. wspierać organizację dużych imprez sportowych.

Nie wiem, czy to wystarczające wyjaśnienie?

Przewodniczący poseł Ireneusz Raś (PO):

To jakieś wyjaśnienie i stanowisko.

Rozumiem, że pan prezes będzie jutro jeszcze rozmawiał z panem ministrem Bańką.

Zastępca dyrektora departamentu w MSiT Wojciech Kudlik:

Aby była jasność, chciałem uzupełnić.

Kodeks dobrych praktyk określił pewne procedury, jakie powinny obowiązywać. Określone zostały też obszary sponsoringowe. Wymieniono w nich w szczególności sport profesjonalny, czyli działania polskich związków sportowych, ale również wychowanie

fizyczne, sport dzieci i młodzieży, działalność kulturalną, naukę i szkolnictwo publiczne, inicjatywy proekologiczne i akcje społeczne. Zakres działań, które mogą być sponsorowane przez spółki Skarbu Państwa jest szerszy.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Ireneusz Raś (PO):

Dziękuję bardzo za to wyjaśnienie.

Czekamy czternaście dni na te pisma.

Bardzo dziękuję za syntetyczne przedstawienie problemów związku. Myślę, że jesteśmy w stanie coś zrobić. Będziemy działali kupą, jak przez ostatnie dni, czyli razem, wtedy siła tej Komisji jest wielka.

Dziękuję wszystkim z państwa za uwagę i wspólną pracę, do zobaczenia na kolejnej Komisji.

Zamykam posiedzenie.